Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1112

11. 04. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Lilo Blunck, Marion Caspers-Merk, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD — Drucksache 13/436 —

Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr

1. Wie hat sich der grenzüberschreitende Güterverkehr auf den Bundesfernstraßen in der Bundesrepublik Deutschland seit 1989 entwickelt (nach Zahl der Fahrten und nach Tonnenkilometern)
   - aus den EU-Staaten,
   - aus den Mittel-Osteuropäischen Staaten?

   Mit welcher Entwicklung ist für die nächsten zehn Jahre zu rechnen?

Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs (Gesamtverkehr) nach Anzahl der Fahrten zwischen Deutschland und anderen EU-Staaten und zwischen Deutschland und den Mittel-Osteuropäischen Staaten (MOE-Staaten) für den Zeitraum von 1989 bis 1993 ist in der Anlage 1 zusammengefaßt dargestellt.

Die Angaben in den Spalten „ausländische Lkw" beinhalten auch Dreiländerverkehre, d. h. sie beziehen sich jeweils auf Fahrzeuge aller Staaten und nicht nur auf Fahrzeuge aus dem Staat, in dem die betreffende Ladestelle liegt. Die tonnenmäßige Entwicklung stellt sich wie folgt dar:

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 6. April 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Fahrten- und Tonnageaufkommensentwicklung EU-Staaten

	1989	1990	1991	1992
Fahrten (in Mio.)	11,15	12,05	12,86	13,15
Aufkommen (in Mio. t)	173	186	199	203

Fahrten- und Tonnageaufkommensentwicklung
mittel-ost-europäischer Staaten

	1989	1990	1991	1992
Fahrten (in Mio.)	0,61	0,81	1,36	1,86
Aufkommen (in Mio. t)	9,3	12,0	21,3	29,9

Entwicklung des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr
1988 – 1992 – 2010
(in Mio. Tonnen)

	1988	1992	2010
Deutschland – Westeuropa	141,6	203,0	221,5
Deutschland – ehem. RGW-Länder	5,3	29,9	70,7

Quelle: Prognose zum Bundesverkehrswegeplan '92.

Nach den Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan '92 aus dem Jahre 1991 ist im Zeitraum 1988 bis 2010 eine besonders starke Zunahme des Straßengüterverkehrs zwischen Deutschland und den ehemaligen RGW-Ländern von 5,3 Mio. t auf rd. 70 Mio. t zu erwarten. Bis 1992 war ein Transportumfang von 29,9 Mio. t erreicht. In welchem Umfang die Prognose die weitere Entwicklung richtig erfaßt, hängt sehr stark von der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung in den östlichen Nachbarländern ab, deren Vorausschätzung naturgemäß besonders unsicher ist.

2. Wie hat sich das Unfallgeschehen mit Lastkraftwagen im Güterfernverkehr entwickelt?

Die amtliche Unfallstatistik enthält keine differenzierten Angaben über den Güterfernverkehr bzw. Güternahverkehr. Die folgenden Angaben gelten für Güterkraftfahrzeuge, dies sind Liefer- und Lastkraftwagen, Sattelschlepper und Zugmaschinen (keine landwirtschaftlichen).

Die Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen an Unfällen mit Personenschaden ging in den alten Bundesländern seit 1962 stetig zu-

rück und erreichte 1985 mit 28 163 Beteiligten ihren niedrigsten Stand. Danach stieg sie bis 1991 auf 35 252 an und fiel bis 1993 wieder auf 32 876 zurück. Diese Zahlen entsprechen einem Anteil von Güterkraftfahrzeugen von allen Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden von etwa 5 %. Dieser Anteil lag 1990 und davor unter, seit 1991 über 5 % mit leicht fallender Tendez bis 1993. Die Güterkraftfahrzeuge sind 1993 mit dem Anteil von 5 % zwar etwas höher am Unfallgeschehen beteiligt als es ihrem Bestandsanteil von 4 % entspräche, aber wesentlich geringer als der von ihnen erbrachte Fahrleistungsanteil in Höhe von rd. 9 %.

Für die Unfallbeteiligung von Güterkraftfahrzeugen liegen für die neuen Bundesländer erst ab 1991 Zahlen vor. Im Gegensatz zu den alten Bundesländern stieg in den neuen Bundesländern die Zahl der beteiligten Güterkraftfahrzeuge an Unfällen mit Personenschäden an, und zwar von 6 732 in 1991 auf 9 572 Beteiligte in 1993. Damit hat sich der Anteil von Güterkraftfahrzeugen an allen Beteiligten von Unfällen mit Personenschaden von 6 % in 1991 auf 7 % in 1993 erhöht. Die Güterkraftfahrzeuge in den neuen Bundesländern sind 1993 – ähnlich wie in den alten Bundesländern – mit 7 % zwar etwas höher am Unfallgeschehen beteiligt als es ihrem Bestandsanteil von 6 % entspräche, aber geringer als der von ihnen erbrachte Fahrleistungsanteil in Höhe von 10 %.

In welchem Maße waren daran ausländische LKW beteiligt?

Was die Nationalität der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden mit Güterkraftfahrzeugen anbetrifft, waren 1993 von den insgesamt 42 448 Beteiligten in ganz Deutschland 2 218 Ausländer mit Wohnsitz in Deutschland, dies entspricht einem Anteil von 5 % und 2 445 Ausländer mit Wohnsitz im Ausland, dies entspricht einem Anteil von 6 %. Von letzteren 2 445 Güterkraftfahrzeugfahrern waren unter anderem 28 % aus den Benelux-Staaten, jeweils 7 % aus Skandinavien, Frankreich und Österreich, 4 % aus Italien und 3 % aus Großbritannien. Den größten Anteil machten die „anderen Länder" mit 42 % aus. Eine Differenzierung dieser Zahl nach Herkunftsländern liegt nicht vor.

Wie sieht die Unfallstatistik differenziert nach Herkunftsländern und Unfallursachen aus?

Eine Differenzierung der Unfallursachen nach Herkunftsländern ist in der amtlichen Unfallstatistik nicht enthalten.

Die häufigsten Unfallursachen aller Güterkraftfahrzeug-Fahrer waren 1993: Nicht angepaßte Geschwindigkeit 14 %, ungenügender Sicherheitsabstand 12 %, Vorfahrtsfehler 8 %, Fehler beim Abbiegen 5 %, Fehler beim Überholen 4 %, falsche Straßenbenutzung 4 % und Alkoholeinfluß 2 %.

3. Gibt es Unterschiede in den Sozial-, Sicherheits- und Umweltstandards, die von einreisenden LKW aus unterschiedlichen Herkunftsländern einzuhalten sind?

Wie differieren diese Standards nach EU- und Mittel-Osteuropäischen Staaten?

Mit Erweiterung der EU auf Österreich, Finnland und Schweden sowie mit dem Beitritt der wichtigsten osteuropäischen Staaten zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäfigten Fahrpersonal (AETR), das den EG-Sozialvorschriften entspricht, bestehen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten die gleichen gesetzlichen Bestimmungen.

Umweltstandards für Lkw werden in Form von höchstzulässigen Schadstoffgrenzwerten für Kohlenmonoxyd (CO), Kohlenwasserstoff (HC), Stickoxyde (NO_x) und Partikel für die „Typprüfung" und das „In-Verkehr-bringen" von neuen Fahrzeugen festgelegt.

Entwickelt werden diese Standards einerseits von der Europäischen Union, andererseits von der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE).

Es bestehen keine Unterschiede in den einzuhaltenden Schadstoffgrenzwerten; jedoch sind die im Rahmen der EU-Richtlinien eingeführten Standards zwingend von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen, während den europäischen Staaten die Anwendung der ECE-Regelungen in das eigene Ermessen gestellt ist.

Weiterhin werden in bilateralen Verhandlungen des Straßengüterverkehrs mit den MOE-Staaten im Rahmen von Kontingentvereinbarungen schrittweise die technischen, abgas- und lärmspezifischen Standards der Lkw auf die in der EU geforderten Standards angehoben. Das erhöht die Sicherheitspotentiale dieser Fahrzeuge und schafft für deutsche Unternehmen bessere Wettbewerbschancen. Erste Erfolge beim Einsatz der sogenannten „grünen" Fahrzeuge wurden bereits mit den baltischen Staaten sowie mit Polen, Tschechien, der Slowakei, Rumänien, Kroatien und Slowenien erreicht.

4. In welchem Umfang (bei wie vielen pro 1 000) finden an den Grenzübergangsstellen und darüber hinaus Sicherheitsprüfungen der LKW statt?

Statistische Angaben werden nur über beanstandete Verkehrsmittel und durchgeführte Maßnahmen ohne Spezifizierung im Hinblick auf Lastkraftwagen geführt. Diesbezüglich verweise ich auf die beigefügten Anlagen 2 und 3.

Im Jahre 1994 wurden an den bayerisch-österreichischen Grenzübergangsstellen von pro Tausend grenzüberschreitenden Lkw rd. 57 Lkw im Hinblick auf die allgemeine Verkehrssicherheit überprüft.

Darüber hinaus finden aber auch Schwerpunktkontrollen im Zusammenwirken mit dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und den Sicherheitsorganen des Nachbarstaates statt. Bei derartigen Aktionen ist die Feststellung einer bestimmten Kontrolldichte nicht gefordert, sie wird jedoch bei nahezu 100 % liegen.

Ferner finden im grenzpolizeilichen Übertragungsbereich Schwerlastkontrollen statt. Eine Kontrolldichte ist auch in diesem Fall nicht gesondert ausgewiesen.

Bedienstete des BAG sind regelmäßig an den Grenzübergängen zu Österreich, Polen und zur Tschechischen Republik tätig.

Wer führt diese durch?

Sicherheitsüberprüfungen werden von den Bediensteten des BAG, der Bundeszollverwaltung und des Bundesgrenzschutzes durchgeführt.

Wie hat sich seit 1989 die Zahl der Beanstandungen entwickelt?

Seit 1989 hat sich die Zahl der Beanstandungen von 74 321 auf 80 435 im Jahr 1994 kontinuierlich um jährlich etwa 1 000 erhöht.

Welches sind die Hauptmängel?

Die Hauptmängel liegen auf dem Sektor
- der Beleuchtung (18 854 Mängel),
- Überladungsmängel (13 835),
- Reifenmängel (8 482),
- Bremsenmängel (7 462),
- Lenk- und Ruhezeitverstößen (6 403),
- Fahrgestellmängel (4 629).

Aus welchen Herkunftsländern kamen die beanstandeten LKW?

Die beanstandeten Lkw kamen aus nahezu allen europäischen Staaten. Am häufigsten wurden Lkw aus folgenden Ländern beanstandet:
- Österreich,
- Deutschland,
- Italien(1989 bis 1990),
- Tschechien (1992 bis 1994)
- Türkei,
- Griechenland,
- Ungarn.

Wie hoch wird die Dunkelziffer geschätzt?

Zuverlässige Schätzungen über die Dunkelziffer sind nicht möglich.

5. In welchem Umfang finden an den Grenzen Kontrollen der einzuhaltenden Lenkzeiten statt?
Wie hat sich die Zahl der Beanstandungen entwickelt?

An den EU-Außengrenzen wurden 162 638 und im grenznahen Raum zu den EU-Nachbarstaaten 62 684 Kraftfahrzeuge kontrolliert. Dabei wurde regelmäßig auch die Einhaltung der Sozialvorschriften überprüft. Eine Unterscheidung der an den Grenzen kontrollierten Fahrzeuge in deutsche und nach einzelnen Nationalitäten ist dem BAG aus statistischen Gründen nicht möglich. Eine konkrete Aussage, wie viele Beanstandungen aus dem Bereich der Sozialvorschriften an den Grenzen festgestellt wurden, ist ebenfalls nicht möglich.

6. Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um die sehr langen Wartezeiten an den Grenzübergangsstellen nach Polen und Tschechien zu verkürzen?
Welche Maßnahmen hat sie ergriffen, um die Wartezeit so zu organisieren, daß die Fahrer Ruhezeiten einhalten können?

Seit dem politischen Wandel in Mittel- und Osteuropa hat der Personen- und Warenverkehr über die Grenzen zu Tschechien und Polen drastisch zugenommen. Die vorhandenen Altübergänge waren den Verkehrsströmen nicht mehr gewachsen. Vorrangige Ziele der Bundesregierung waren und sind deshalb die rasche Vermehrung der Grenzübergänge, die Modernisierung und der Ausbau der bestehenden Grenzübergänge, die Verbesserung der Abfertigungsverfahren sowie die Einrichtung eines Kleinen Grenzverkehrs mit beiden Staaten.

So wurden seit 1990 17 Grenzübergänge zur Tschechischen Republik und sechs Grenzübergänge zu Polen neu eröffnet. Im deutsch-polnischen Abkommen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs vom 6. November 1992 ist die Öffnung weiterer sieben Grenzübergänge vereinbart. An der Grenze zu Tschechien ist nach dem derzeitigen Verhandlungsstand die sukzessive Freigabe von neun zusätzlichen Grenzübergängen geplant.

Darüber hinaus wurden mit Polen am 6. November 1992 und mit der Tschechischen Republik am 3. November 1994 Abkommen über den Kleinen Grenzverkehr geschlossen.

Die deutsch-polnische Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit befaßt sich seit ihrer Gründung im Jahr 1991 intensiv mit der unbefriedigenden Lage an den deutsch-polnischen Grenzübergängen, erneut am 28./29. Juni 1995 in Dresden. Obwohl die Regierungskommission keine direk-

ten operativen Kompetenzen hat, konnte sie in diesem Bereich dennoch wichtige Anstöße geben und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachressorts als Koordinierungsgremium und Impulsgeber wirken.

Zur Erörterung der Lage an der Grenze trafen sich darüber hinaus die beiden persönlichen Beauftragten der Regierungschefs, MD Bitterlich (Bundeskanzleramt) und UStS Prof. Wieczorkiewicz, am 5. September 1994 in Warschau. Dabei gelang es, eine von beiden Regierungschefs gebilligte „Gemeinsame Erklärung" zu verabschieden, die in 11 Punkten ein konkretes Programm zur mittel- und langfristigen Verbesserung der Lage an der Grenze aufstellte.

Kurzfristige Maßnahmen

Die Liberalisierung des Reise- und Warenverkehrs in Osteuropa sowie die Jugoslawienkrise haben das Verkehrsaufkommen an den bestehenden großen Grenzübergängen zu Polen und Tschechien sehr rasch um ein Vielfaches ansteigen lassen. Die vorhandene Infrastruktur der Zollanlagen sowie der Verkehrswege ist diesem großen Aufkommen nicht gewachsen.

Inzwischen sind alle möglichen kurzfristigen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und Abfertigungsverhältnisse ausgeschöpft. Hierzu gehören insbesondere die Erweiterung der Öffnungszeiten für den Warenverkehr, die Verstärkung sowie die Ausbildung des Abfertigungspersonals, die Umorganisation des Abfertigungsbetriebs, der Aus- und Umbau der vorhandenen Zollgebäude, die Einrichtung von Lkw-Vorstauräumen sowie besonderer Abfertigungsbereiche bei der Mehrwertsteuererstattung im Reiseverkehr. Längere Wartezeiten treten nunmehr noch beim grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr auf.

Als Sofortmaßnahme bis zur Fertigstellung der neuen Grenzabfertigungsanlagen wurden bei folgenden Grenzübergängen Lkw-Auffangparkplätze mit Abrufanlagen in Betrieb genommen:

Schwedt, Frankfurt Autobahn („Frankfurter Tor"), Guben, Markersdorf/Görlitz, Zittau-Chopinstraße, Waidhaus-Bundesstraße. Ein weiterer Lkw-Auffangparkplatz soll in Kürze beim Grenzübergang Forst-Autobahn geschaffen werden.

Diese Auffangparkplätze verkürzen die Wartezeiten der Lkw zwar nur geringfügig; sie bringen jedoch für die Lkw-Fahrer erhebliche Erleichterungen während der Wartezeit mit sich, weil dort sanitäre Einrichtungen und Versorgungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen und Ruhezeiten möglich sind. Die Verantwortung für die Einhaltung der individuellen Ruhezeit kann dem Lkw-Fahrer allerdings nicht abgenommen werden. Außerdem wird durch die Ableitung der Lkw von den Durchgangsstraßen eine Beschleunigung des grenzüberschreitenden Reiseverkehrs ermöglicht.

Die Grenze zu unseren östlichen Nachbarn ist auch Grenze der Europäischen Union zu den benachbarten mittel- und osteuropäischen Staaten. Dies erfordert für die Zollabfertigung einen erheblichen zolltechnischen Aufwand. Deshalb sind die Bundesregie-

rung und die Regierungen der EU- und der EFTA-Länder bestrebt, das gemeinsame Versandverfahren auf die Visegrad-Länder auszudehnen. Im Rahmen dieses Verfahrens können die Grenzübergänge durch Verlagerung der Zollabfertigung ins jeweilige Binnenland oder unter bestimmten Voraussetzungen sogar in die Betriebe erheblich entlastet werden. Nach dem bisherigen Zeitplan ist ein Beitritt der Tschechischen Republik und der Republik Polen zu dem Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren zum 1. Juli 1996 vorgesehen.

Die Bundesregierung fördert im Einvernehmen mit den Regierungen der östlichen Nachbarn die Pflege ständiger Kontakte insbesondere zwischen den örtlichen Dienststellen, die für die Grenzübergänge zuständig sind. Die Grenzbehörden beider Seiten sind aufgefordert, ihre Kontakte auf allen Ebenen zu verstärken und durch gemeinsame Absprachen weitere Verbesserungen in der Abfertigung herbeizuführen. Dazu gehört insbesondere, daß die zuständigen Behörden sich bei Änderung der Abfertigungsabläufe, die zu Verzögerungen oder Behinderungen des grenzüberschreitenden Verkehrs führen können, gegenseitig frühzeitig informieren.

Die Bundesregierung und die Regierungen beider Nachbarländer streben grundsätzlich die Zusammenlegung der Abfertigungsdienste an, damit der grenzüberschreitende Verkehr nur einmal halten muß. Dies führt zu einer zusätzlichen Verkürzung des Grenzaufenthaltes. Voraussetzung hierfür ist der Abschluß von Staatsverträgen, durch die das hoheitliche Tätigwerden von Grenzbediensteten auf dem jeweils anderen Hoheitsgebiet erlaubt und geregelt wird.

Mit Polen wurde ein derartiges Grenzabfertigungsabkommen am 29. Juli 1992 unterzeichnet, das inzwischen in Kraft getreten ist. Ein entsprechender Vertrag mit der Tschechischen Republik über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr soll in den nächsten Wochen unterzeichnet werden.

Aus- und Neubau der Grenzinfrastruktur

Die wichtigste und wirksamste Maßnahme zur Verbesserung der Gesamtsituation ist der bedarfsgerechte Ausbau der überregionalen, großen Grenzübergänge. Hierzu gehört der Aus- und Neubau einerseits der grenzüberschreitenden Straßen und Brücken, andererseits der Grenzabfertigungsanlagen mit Amtsplatz und Stauflächen.

Die Bundesregierung bemüht sich intensiv zusammen mit den für Straßenbau zuständigen Auftragsverwaltungen der an Polen und Tschechien grenzenden Bundesländer, die Verkehrsverhältnisse an den Grenzübergangsstellen zu verbessern. Maßnahmen, die hierzu durchgeführt werden, sind Erneuerung, Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen sowie von Grenzbrücken im Zuge von Bundesfernstraßen. Für Bau und Unterhaltung von Grenzbrücken ist der Abschluß von Staatsverträgen notwendig. Mit Polen sind inzwischen fünf solche Verträge abgeschlossen, zwei Verträge mit Tschechien stehen zur Unterzeichnung an.

Beispielhaft zu nennen wäre die Grenzbrücke im Zuge der BAB A 12 bei Frankfurt/Oder. Hier wird der nördliche Brückenabschnitt Ende 1995 fertiggestellt und kann dann vierstreifig befahren werden. Die gesamten Bauarbeiten werden hier voraussichtlich 1997 abgeschlossen sein. Die Baubeginne für die Arbeiten an den Grenzbrücken im Zuge der A 15 bei Forst und der B 97 bei Guben sind für dieses Jahr vorgesehen mit geplanten Fertigstellungen in 1998. Wichtigste Maßnahmen an der deutsch-tschechischen Grenze sind der Bau der Grenzbrücken im Zuge der A 6 bei Waidhaus sowie der B 92 bei Schönberg.

Folgende Vorhaben der Zollverwaltung wurden bereits begonnen, teilweise auch schon in Betrieb genommen:

- Neubau gemeinsamer deutsch-polnischer Grenzabfertigungsanlagen auf deutschem Hoheitsgebiet beim Grenzübergang Pomellen-Autobahn (A 11), auf polnischem Gebiet für den Grenzübergang Frankfurt/Oder-Autobahn für den Güterverkehr, auf polnischem Gebiet beim Grenzübergang Podrosche, auf deutschem Gebiet beim Grenzübergang Ludwigsdorf-Autobahn/Görlitz (A 4), auf deutschem Gebiet beim Grenzübergang Zittau-Friedensstraße, beiderseits der Grenze beim deutsch-tschechischen Grenzübergang Schirnding (B 303) und auf tschechischem Gebiet (A 6) südlich von Waidhaus;
- Ausbau der Grenzabfertigungsanlagen beim Grenzübergang Linken (B 104), Küstrin-Kietz (B 1), Frankfurt/Oder-Stadtbrücke (B 5), Furth i.W. (B 20), Philippsreut (B 12).

Für folgende weitere Grenzübergänge sind bereits Genehmigungsverfahren eingeleitet bzw. die Planungen erstellt:

Ahlbeck, Schwedt-Straße, Forst-Autobahn, Guben-Süd, Bad Muskau, Görlitz Stadt, Zittau (B 178) und Schönberg (B 92).

Ergänzende Maßnahmen

Zur Entlastung der Straßen-Grenzübergangsstellen kann auch eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene durch bessere Ausnutzung der Möglichkeiten des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs Schiene/Straße beitragen. So wurden nach intensiven Vorbereitungsgesprächen zwischen Deutschland und Polen auf Regierungsebene inzwischen zwei Containerlinien Duisburg–Warschau und Hamburg/Bremerhaven–Warschau eingerichtet. Weitere Verbindungen – auch für den Transitverkehr durch Polen – sind geplant.

Die Bundesregierung wirkt auf die Beteiligten ein, durch verstärkten Einsatz die Leistungsfähigkeit des Angebots im kombinierten Verkehr weiter zu verbessern, und fördert diese Entwicklung durch ordnungspolitische Maßnahmen im Bereich der Kontingentvereinbarungen für den Straßengüterverkehr und durch Initiativen in Brüssel zur Verbesserung der Eisenbahn-Grenzabfertigung an den EG-Außengrenzen.

Im kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik hat sich die seit 1992 bestehende Containerlinie von Hamburg/Bremerhaven nach Melnik (mit Weiterführung nach Sopron/Ungarn) inzwischen zufriedenstellend entwickelt.

Sie wurde im Dezember 1994 durch eine Verbindung Hamburg/Bremerhaven–Lobositz (Tschechische Republik) ergänzt.

Auf Initiative insbesondere der deutschen Abgeordneten des Europäischen Parlaments wurde im EU-Haushalt 1994 erstmals eine gesonderte Haushaltslinie im Rahmen des PHARE-Programms zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit an EU-Außengrenzen eingerichtet (PHARE/CBC). Begünstigte der insgesamt verfügbaren 150 Mio. ECU waren 1994 Polen, die Tschechische Republik, Bulgarien, Albanien, Slowenien sowie die drei baltischen Staaten. Davon erhielt Polen für grenznahe und grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Deutschland 55 Mio. ECU, die Tschechische Republik 25 Mio. ECU.

Angesichts der langen Wartezeiten u. a. an den deutsch-polnischen Grenzübergangsstellen wurde 1994 der größte Teil der PHARE/CBC-Mittel für Polen – insgesamt 48 Mio. ECU – für den Neu- und Ausbau von Grenzübergängen genutzt.

Die Maßnahmen werden durch entsprechende Anschlußprojekte auf deutscher Seite ergänzt.

Aus den für die Tschechische Republik verfügbaren PHARE/CBC-Mitteln (1994 25 Mio. ECU) werden die Modernisierung der Eisenbahnstation Eger (Cheb) und Bau einer Umgehungsstraße zwischen Bela und Eisendorf (Zelezna) gefördert.

Der angespannten Lage an den Grenzübergängen Rechnung tragend, soll auch im Zeitraum 1995 bis 1999 ein erheblicher Teil der PHARE/CBC-Mittel für Polen und die Tschechische Republik sowie von INTERREG II in deutschen Grenzregionen zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen beiden Ländern sowie für den Ausbau von Grenzübergängen verwendet werden.

Zur Vermeidung von Staus und Wartezeiten infolge fehlender Papiere hat der Bundesverband Spedition und Lagerei e. V. gemeinsam mit dem polnischen und tschechischen Zollagentenverband zweisprachige Merkblätter erarbeitet mit Hinweisen, welche Papiere und Unterlagen für die Zollabfertigung benötigt werden. Diese Merkblätter wurden in großer Stückzahl an verschiedene Branchenverbände der verladenden Wirtschaft versandt.

7. Wie ist die Entwicklung der durchschnittlichen Kostenstruktur eines 40-t-LKW in Mittel-Osteuropäischen Staaten, in EU-Staaten und in der Bundesrepublik Deutschland?

Zur Entwicklung der durchschnittlichen Kostenstruktur eines 40-t-Lastzuges liegen dem Bundesamt für Güterverkehr keine repräsentativen eigenen Daten vor. In der Anlage 4 sind Ergebnisse von Berechnungen der DEKRA für in Deutschland eingesetzte Fahrzeugkombinationen zusammengefaßt.

Vergleichbar zusammengefaßte Daten für andere Staaten liegen dem Bundesamt für Güterverkehr ebenfalls nicht vor. Der „Bericht des Untersuchungsausschusses über den Straßengüterver-

kehr im europäischen Binnenmarkt" (Coleman-Gruppe) enthält jedoch Vergleiche zwischen den Gemeinschaftsstaaten hinsichtlich einzelner relevanter Kostenfaktoren. Die wichtigsten Angaben sind in Anlagen 5 und 6 zusammengefaßt.

Fahrzeugbezogene Kostenvergleiche mit MOE-Staaten – insbesondere über einen mehrjährigen Zeitraum – sind aufgrund der geringen Erhebungsdichte in diesen Staaten kaum möglich. Derartige Vergleiche scheitern darüber hinaus oft an dem Problem der Umrechnung der Kostengrößen in DM-Beträge. Die Entwicklung der letzten Jahre mit den Währungsunsicherheiten, den teilweise täglichen Schwankungen der Umrechnungskurse und der Hyperinflation in einzelnen östlich Deutschlands gelegenen Staaten sowie die weit voneinander abweichenden Kostenstrukturen behindern einen aussagekräftigen Kostenvergleich.

8. Wie hat sich die Zahl der Konkurse im Speditionsgewerbe seit Mitte der 80er Jahre entwickelt?

Entwicklung der Insolvenzen im Bereich Spedition, Lagerei für den Zeitraum 1993/1994

Verkehrsbereich	Jan./Nov. 1993	Jan./Nov. 1994	Veränderung in %
– Spedition, Lagerei	277	300	+ 8,3
○ früheres Bundesgebiet	239	204	– 14,6
○ neue Länder und Berlin Ost	38	96	+ 152,6

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Wie aus der Tabelle ersichtlich, ist die Entwicklung der Insolvenzen im Verkehrsbereich im früheren Bundesgebiet rückläufig. In den neuen Ländern einschließlich Berlin-Ost haben sich die Insolvenzen dagegen mehr als verdoppelt. Dies dürfte auf die hohe Anzahl der Neugründungen von Unternehmen in den vorangegangenen Jahren zurückzuführen sein. Erfahrungsgemäß sind jüngere Unternehmen aufgrund der meist geringeren Kapitalausstattung stärker gefährdet als ältere Unternehmen.

Die Entwicklung der Insolvenzen seit 1984 ist in den Anlagen 7 und 8 dargestellt.

9. Wie hat sich der kombinierte Verkehr im grenzüberschreitenden Verkehr seit 1989 entwickelt?

Der grenzüberschreitende kombinierte Verkehr Schiene-Straße hat sich von 1989 bis 1994 wie folgt entwickelt:

Verkehr	1989	1990	1991	1992	1993	1994
unbegleiteter Verkehr (Wechselbehälter, Sattelanhänger)	148 900	192 500	214 000	237 060	246 100	325 540
begleiteter Verkehr (Rollende Landstraße)	110 000	163 400	184 000	167 400	148 400	186 180
gesamter grenzüberschreitender Verkehr	258 900	355 900	398 000	404 460	394 500	511 720
Transitverkehr durch Deutschland	32 000	38 000	33 000	34 800	39 000	ca. 48 000

Zu welchen Anteilen werden dabei die jeweiligen Kombi-Kapazitäten im grenzüberschreitenden Verkehr ausgelastet?

Die Verbindungen der Rollenden Landstraße waren im Jahr 1994 wie folgt ausgelastet (in beiden Richtungen):

Manching–Brenner	85 %	
München–Brenner	70 %	
Regensburg–Graz	60 %	
Regensburg–Wien	80 %	
Mainz–Wels	55 %	
München–Ljubljana	65 %	
Freiburg–Milano/Lugano	70 %	
Dresden–Lovosice	59 %	(per Dezember)

Im Jahr 1994 hat Kombi-Verkehr gemeinsam mit ihren Partnern im grenzüberschreitenden und unbegleiteten Verkehr Ganz- bzw. Shuttle-Züge auf folgenden Länderverbindungen betrieben:

Deutschland-Italien via Schweiz,
Deutschland-Italien via Österreich,
Deutschland-Österreich,
Deutschland-Spanien,
Deutschland-Tschechien/Ungarn.

Die Auslastung der Züge lag je nach Wochentag zwischen 70 % bis 100 %. An manchen Tagen wurden, um die erhöhte Nachfrage der Kunden zu decken, zusätzliche Bedarfszüge gefahren. Seit 18. Oktober 1994 verkehrt darüber hinaus ein Ganzzug zwischen Deutschland und Polen, dessen Auslastung bis zum Jahresende 1994 gesteigert werden konnte.

Zu welchen Anteilen wird das Angebot im Kombi-Verkehr von in- bzw. ausländischen LKW genutzt?

Auf den Verbindungen der Rollenden Landstraße wurden im Jahr 1994 insgesamt 206 918 Lkw (100 %) transportiert, die sich wie folgt aufschlüsseln:

D	34 %	PL	6 %
A	10 %	CZ	6 %
I	9 %	B/L/NL	6 %
SLO/CEO	11 %	SK	1 %
GR	9 %	Sonstige	8 %

10. In welchem Maße werden die Möglichkeiten zur Minderung der Kfz-Steuer durch Teilnahme am Kombi-Verkehr genutzt?

Im Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG) sind zwei Möglichkeiten der Entlastung für Nutzer des Kombinierten Verkehrs vorgesehen:

– Nach § 3 Nr. 9 sind Fahrzeuge von der Kfz-Steuer befreit, solange sie ausschließlich im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden.

– Für Fahrzeuge, die teilweise im Kombinierten Verkehr eingesetzt werden, wird die Kfz-Steuer anteilmäßig erstattet (§ 4 KraftStG)

  – bei mehr als 93 Fahrten/Jahr: 75 %

  – bei 63 bis 93 Fahrten/Jahr: 50 %

  – bei 32 bis 62 Fahrten/Jahr: 25 %

Durch diese Entlastungen entstehen Steuermindereinnahmen von ca. 25 Mio. DM jährlich (Drucksache 12/5580 vom 26. August 1993).

Grenzüberschreitender Straßenverkehr
Gesamtverkehr
(gewerblicher Verkehr und Werkverkehr einschließlich Transit durch Deutschland)

mit EU-Staaten

Jahr	ausländische Lkw			deutsche Lkw			Insgesamt			Veränderungen ges. Lkw in %
	ges. Lkw	bel. Lkw	1 000 t	ges. Lkw	bel. Lkw	1 000 t	ges. Lkw	bel. Lkw	1 000 t	
1989	7 369 998	6 141 272	98 769,0	4 064 989	3 173 972	47 549,3	11 434 987	9 315 244	144 318,3	
1990	8 189 723	6 829 846	107 201,5	4 191 011	3 263 576	48 595,9	12 380 734	10 093 422	155 797,4	8,3
1991*	8 787 742	7 335 565	115 239,7	4 385 235	3 413 097	50 979,3	13 172 977	10 748 662	166 219,0	6,4
1992	8 939 544	7 439 394	166 266,5	4 529 920	3 518 885	52 488,3	13 469 464	10 958 279	168 754,8	2,3
1993**	8 313 095	6 916 680	108 512,7	4 169 378	3 268 361	49 021,2	12 482 473	10 185 041	157 533,9	– 7,3

mit MOE-Staaten

Jahr	ausländische Lkw			deutsche Lkw			Insgesamt			Veränderungen ges. Lkw in %
	ges. Lkw	bel. Lkw	1 000 t	ges. Lkw	bel. Lkw	1 000 t	ges. Lkw	bel. Lkw	1 000 t	
1989	346 285	322 007	4 919,6	121 412	117 293	1 869,6	467 697	439 300	6 789,2	
1990	461 150	421 676	6 306,6	188 221	182 164	2 780,7	649 371	603 840	9 087,3	38,8
1991*	982 181	917 858	14 466,0	264 080	248 316	4 106,9	1 246 261	1 166 174	18 572,9	91,9
1992	1 400 437	1 326 695	21 506,9	353 118	331 575	5 534,9	1 753 555	1 658 270	27 041,8	40,7
1993**	1 543 008	1 459 638	23 574,5	418 072	391 307	6 551,7	1 961 080	1 850 945	30 126,2	11,8

* Ab 1991 mit neuen Bundesländern
** Vorläufige Zahlen

Quelle: Kraftfahrtbundesamt (KBA) und Bundesamt für Güterverkehr

Anlage 1

Anlage 2

Beanstandete Verkehrsmittel und durchgeführte Maßnahmen von 1989 bis 1994

Jahr	Beanstandete Verkehrsmittel bei der		Maßnahmen					
			Weiterreise untersagt	Straf-anzeigen	OWi-Anzeigen	Mängel-karten	Verwarnung mit Verwarnungsgeld	
	Einreise	Ausreise					Anzahl*	Betrag in DM
1989	145 392	63 410	44 104	2 373	10 593	29 182	57 467	2 079 723,00
1990	147 702	59 359	43 666	3 000	7 889	24 267	43 946	1 897 981,00
1991	123 653	49 125	46 028	5 784	7 781	22 076	36 869	1 587 295,00
1992	122 306	51 281	45 460	6 012	11 260	22 057	39 672	1 708 416,00
1993	129 688	56 698	51 521	8 228	12 732	22 555	39 139	1 810 625,00
1994	134 688	64 755	58 860	9 509	15 904	24 292	36 155	1 669 822,00
Gesamt	803 429	344 628	289 639	34 906	66 159	144 429	253 248	10 753 862,00
von der Gesamtzahl durch den Bundesgrenzschutz								
1989	25 409	3 429	12 567	387	3 806	4 572	0	0,00
1990	20 642	2 484	9 613	451	2 389	3 037	0	0,00
1991	22 551	3 397	12 559	1 606	2 318	3 916	4	505,00
1992	17 609	5 247	9 395	2 048	3 644	3 843	586	0,00
1993	17 466	8 161	16 116	4 529	5 174	5 929	0	0,00
1994	21 402	17 708	14 480	5 846	8 746	8 135	0	0,00
Gesamt	125 079	40 426	74 730	14 867	26 077	29 432	590	505,00

*) Zusammenstellung der Grenzschutzdirektion Koblenz

Anlage 3

Beanstandete Verkehrsmittel und durchgeführte Maßnahmen 1989 bis 1994

Jahr	Beanstandete Verkehrsmittel bei der		Maßnahmen					
	Einreise	Ausreise	Weiterreise untersagt	Strafanzeigen	OWi-Anzeigen	Mängelkarten	Verwarnung mit Verwarnungsgeld Anzahl*	Verwarnung mit Verwarnungsgeld Betrag in DM
von der Gesamtzahl durch die Bayerische Grenzpolizei								
1989	111 431	58 935	28 460	1 926	6 440	24 141	57 467	2 079 723,00
1990	120 027	56 293	31 867	2 504	5 349	20 675	43 946	1 897 981,00
1991	94 417	44 930	31 583	4 147	5 270	17 254	36 865	1 586 790,00
1992	98 637	45 785	35 034	3 927	7 511	17 688	39 086	1 708 416,00
1993	110 746	48 241	34 556	3 661	7 468	16 007	39 139	1 810 625,00
1994	112 059	46 871	43 883	3 638	7 058	15 658	36 155	1 669 822,00
Gesamt	647 317	301 055	205 383	19 803	39 096	111 423	4 252 658	10 753 357,00
von der Gesamtzahl durch die Zollverwaltung								
1989	8 552	1 046	3 077	60	347	463	0	0,00
1990	7 033	582	2 186	45	151	555	0	0,00
1991	6 685	798	1 886	31	193	906	0	0,00
1992	6 060	249	1 031	37	105	526	0	0,00
1993	1 476	296	849	38	90	625	0	0,00
1994	1 226	175	496	25	100	493	0	0,00
Gesamt	31 032	3 146	9 525	236	986	3 578	0	0,00
von der Gesamtzahl durch Wasserschutzpolizeien Hamburg und Bremen								
1989	0	0	0	0	0	0	0	0,00
1990	0	0	0	0	0	0	0	0,00
1991	0	0	0	0	0	0	0	0,00
1992	0	0	0	0	0	0	0	0,00
1993	0	0	0	0	0	0	0	0,00
1994	1	1	1	0	0	0	0	0,00
Gesamt	1	1	1	0	0	0	0	0,00

*) Zusammenstellung der Grenzschutzdirektion Koblenz

Anlage 4

Kosten für ein Fahrzeug im Zugbetrieb (mit Anhänger bzw. Sattelauflieger) im gewerblichen Güterfernverkehr

1992	Lkw	Anh.	zus.	Szm.	Aufl.	zus.
Se. feste Kosten DM p.a.	78 346,—	30 951,—	109 307,—	73 564,—	34 277,—	107 841,—
Se. feste Kosten Pf/km	52,23	20,63	72,86	49,04	22,85	71,89
Se. var. Kosten Pf/km	54,42	7,10	61,52	51,43	6,18	57,61
Gesamtkosten Pf/km	106,65	27,73	134,38	100,47	29,03	129,50

1993	Lkw	Anh.	zus.	Szm.	Aufl.	zus.
Se. feste Kosten DM p.a.	75 466,—	32 298,—	107 764,—	77 658,—	34 547,—	112 205,—
Se. feste Kosten Pf/km	50,31	21,53	71,84	51,77	23,03	74,80
Se. var. Kosten Pf/km	53,86	5,42	59,28	52,64	6,18	58,82
Gesamtkosten Pf/km	104,17	26,96	131,13	104,41	29,21	133,62

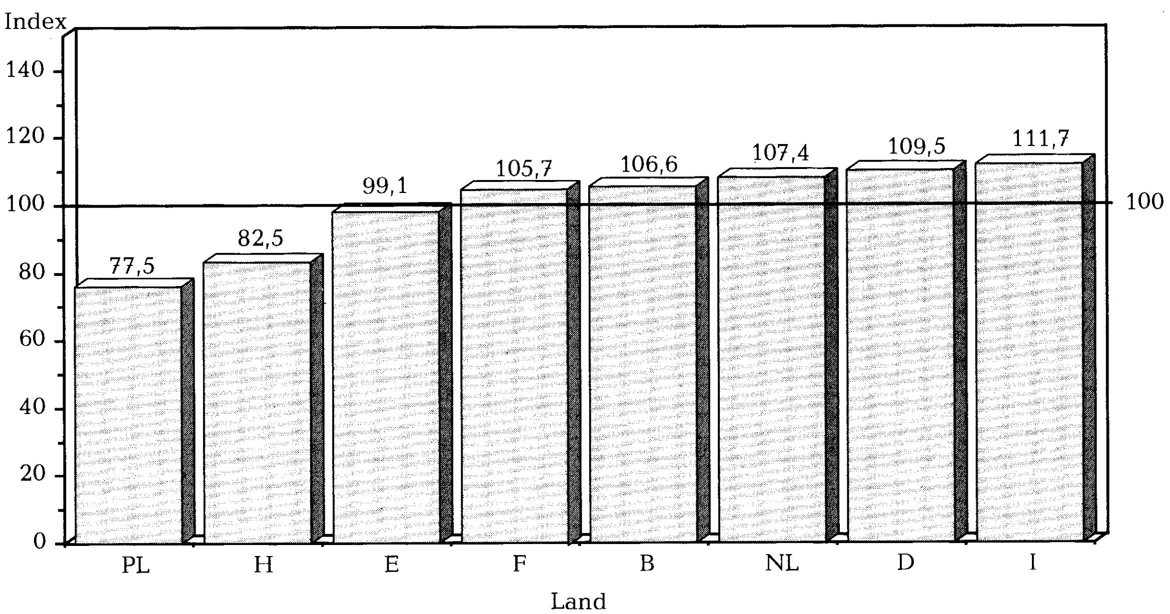
1994	Lkw	Anh.	zus.	Szm.	Aufl.	zus.
Se. feste Kosten DM p.a.	84 881,—	27 786,—	112 667,—	79 120,—	29 783,—	108 903,—
Se. feste Kosten Pf/km	56,59	18,52	75,11	52,75	19,86	72,61
Se. var. Kosten Pf/km	57,31	5,90	63,21	56,22	6,73	62,95
Gesamtkosten Pf/km	113,90	24,42	138,32	108,97	26,59	135,56

Lkw: MAN 19.422 FL/BL (1992: 19.422 F), 235 kW, 18 t GG, 2 Achsen, durchschn. Jahresfahrleistung 150 000 km, kalkulatorische Nutzungsdauer 48 Monate
Anh.: Pritschenanhänger, 24 t GG, 2 Achsen, Brückenlänge 8,2 m, durchschn. Jahresfahrleistung 150 000 km, kalkulatorische Nutzungsdauer 48 Monate
Szm.: MAN 19.322 FLS/BL, 235 kW, 18 t GG, 2 Achsen, durchschn. Jahresfahrleistung 150 000 km, kalkulatorische Nutzungsdauer 48 Monate
Anh.: Sattelauflieger, 35 t GG, 3 Achsen, Brückenlänge 13,6 m, durchschn. Jahresfahrleistung 150 000 km, kalkulatorische Nutzungsdauer 48 Monate

Quelle: DEKRA/lastauto omnibus

Anlage 5

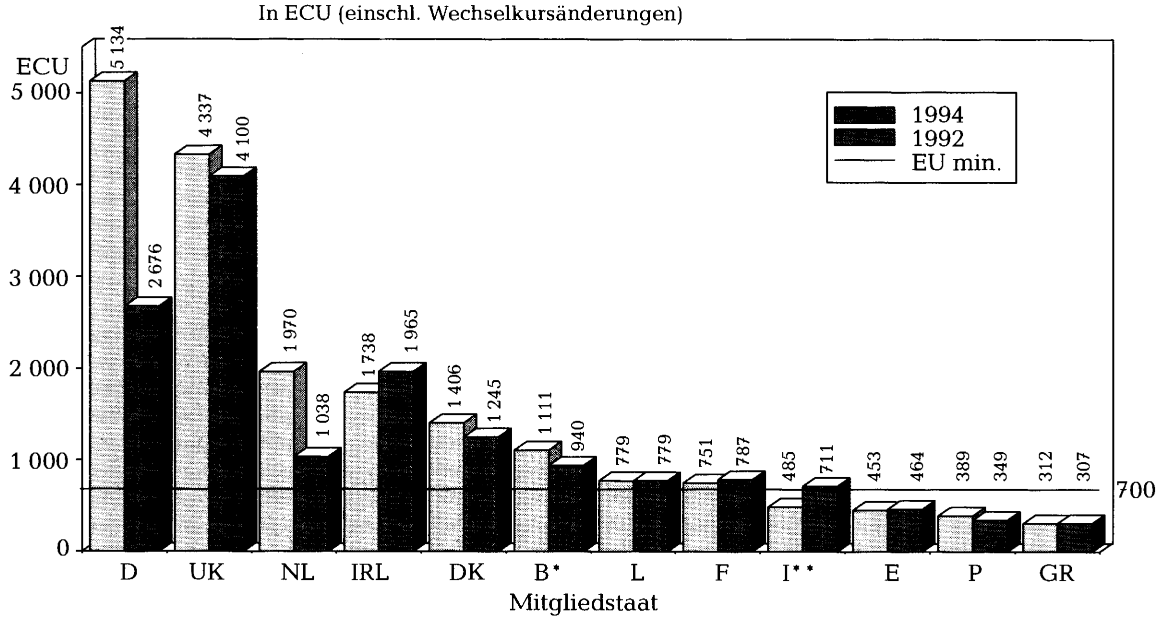
Abbildung 9 – Betriebskosten in den einzelnen Ländern



Note: 100 = Durchschnitt der 8 Länder am 1. 1. 1991
Quelle: NEA

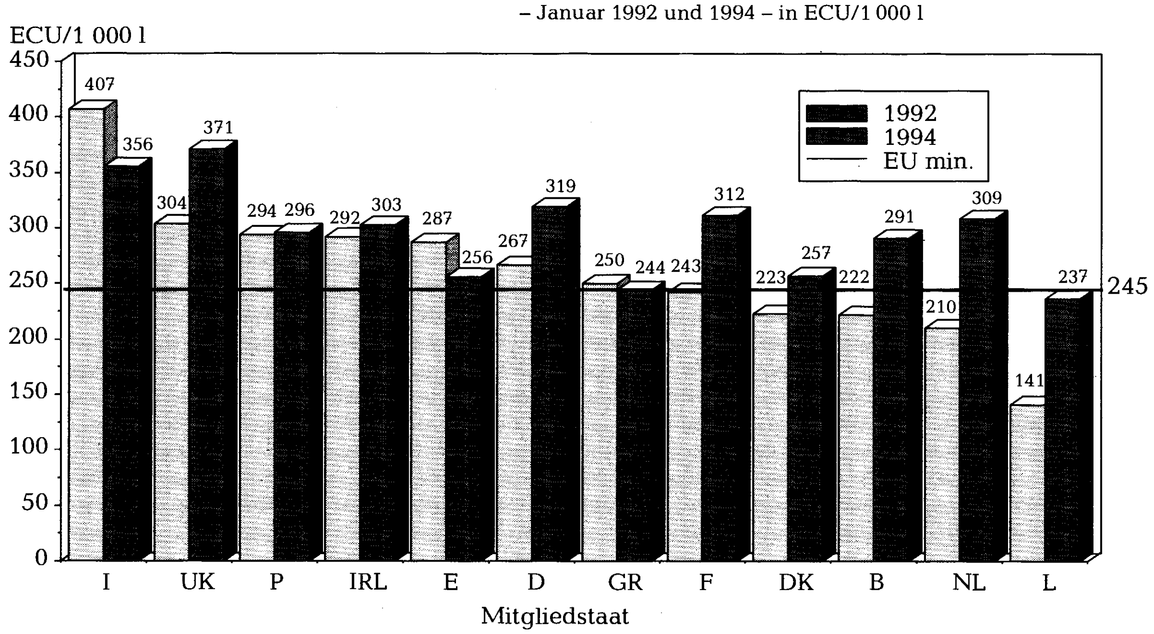
noch **Anlage 5**

Abbildung 4 – Kraftfahrzeugsteuern 1992 und 1994
In ECU (einschl. Wechselkursänderungen)



* B: 40 t Lkw **I: 1989, Angabe für 1992 nicht verfügbar
Anm.: Für E, GR, I, P sind größere Wechselkursveränderungen (über 10 %) zwischen 1992 und 1994 zu verzeichnen.

Abbildung 5 – Verbrauchsteuern und andere Abgaben auf Dieselkraftstoff
– Januar 1992 und 1994 – in ECU/1 000 l

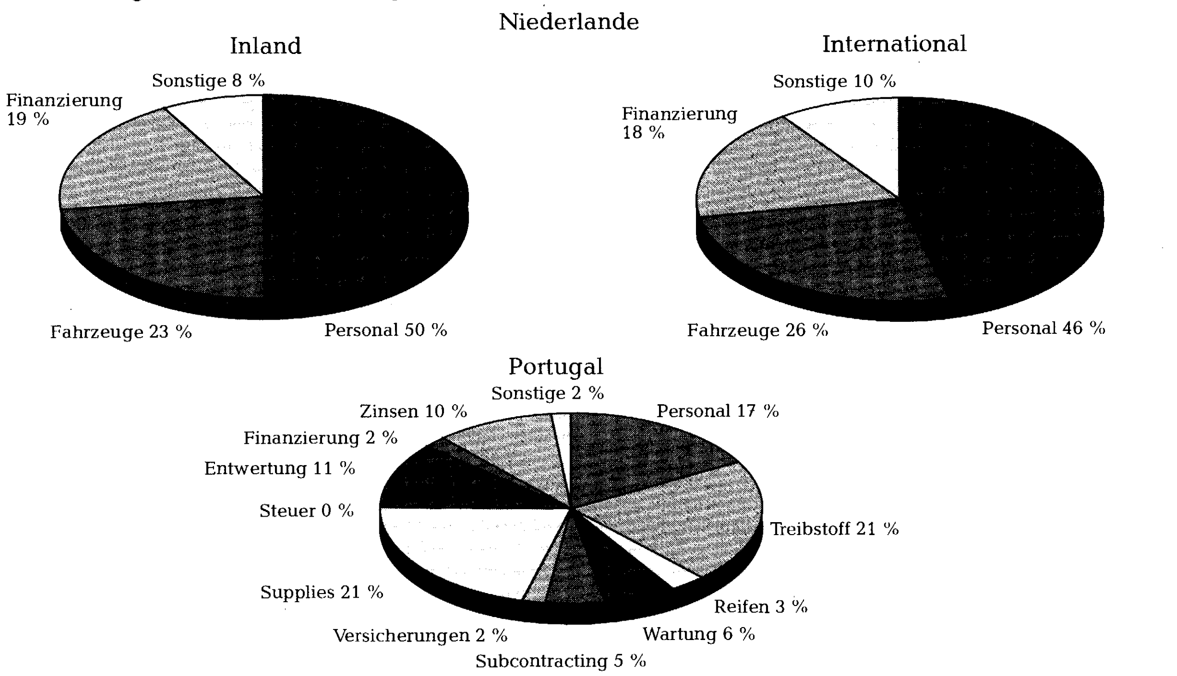


Anm.: Für E, GR, I, P sind größere Wechselkursveränderungen (über 10 %) zwischen 1992 und 1994 zu verzeichnen.

Quelle: Straßengüterverkehr im europäischen Binnenmarkt
Bericht des Untersuchungsausschusses Juli 1994

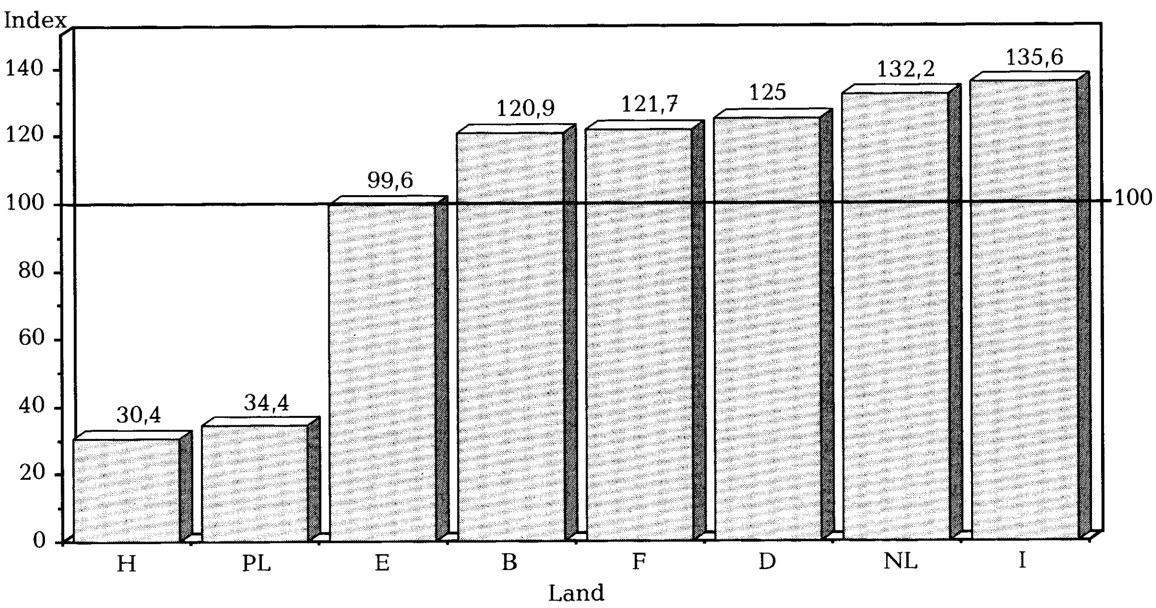
Anlage 6

Abbildung 7 – Zusammensetzung der Betriebskosten im gewerblichen Güterkraftverkehr



Quelle: Direcçao – Geral de Tranportes Terrestres, Gabinette de Estudos e Planeamento

Abbildung 8 – Lohnkosten und sonstige Zulagen



Note: 100 = Durchschnitt der 8 Länder am 1. 1. 1991
Quelle: NEA

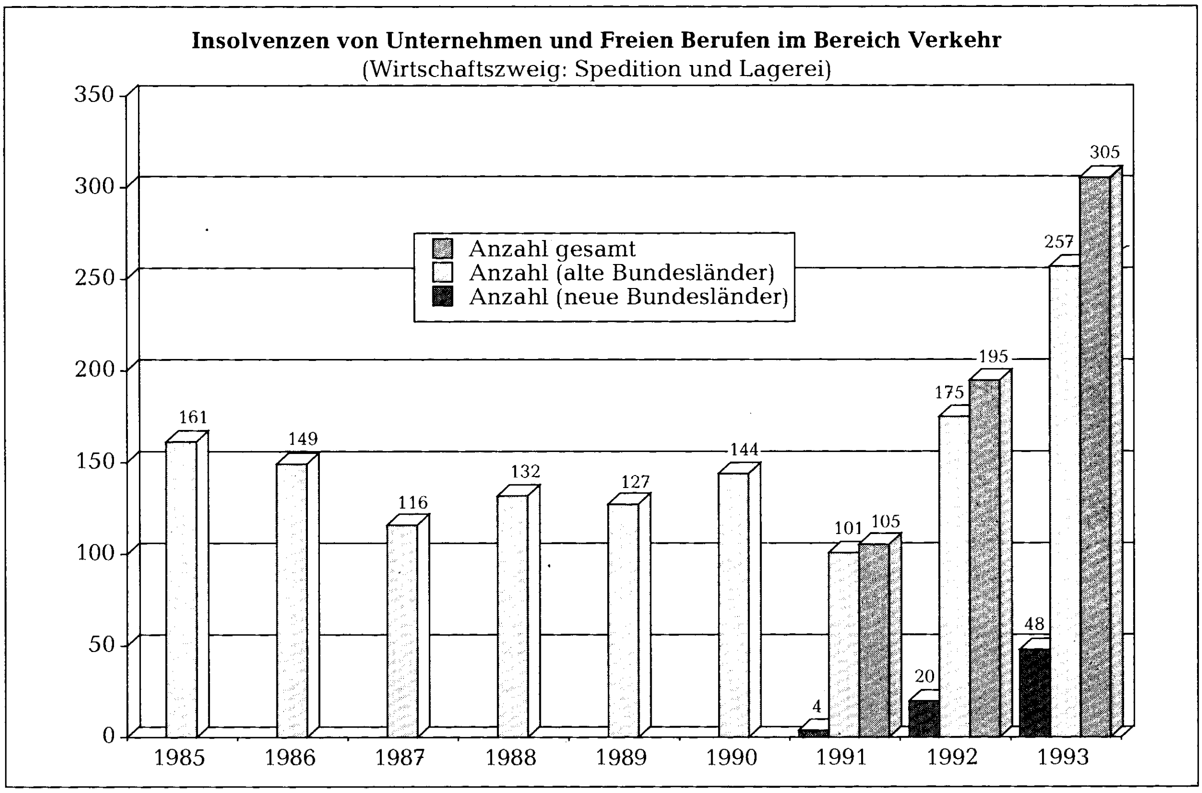
Insolvenzen im Bereich Verkehr, Nachrichtenwesen
(Unternehmen und Freie Berufe, übrige Gemeinschuldner)

Jahr/Monat	Insgesamt		darunter: Verkehr, Nachrichtenwesen WZ 5[1]		darunter: Verkehr, Nachrichtenübermittl. (ohne Sped. usw.) WZ 51[1]		darunter: Straßenverkehr, Parkplätze und -häuser WZ 512[1]		darunter: Spedition, Lagerei Verkehrsvermittlung WZ 55[1]		darunter: Spedition, Lagerei WZ 551[1]		darunter: Reiseveranstaltung und -vermittlung WZ 5555[1]	
	Anzahl	VR in %[2]	Anzahl	VR in %[2]	Anzahl	VR in %[2]	Anzahl	VR in %[2]	Anzahl	VR in %[2]	Anzahl	VR in %[2]	Anzahl	VR in %[2]
Früheres Bundesgebiet														
1984	16 760		504		289		260		215		130		79	
1985	18 876	12,6	589	16,9	308	6,6	276	6,2	281	30,7	161	23,8	112	41,8
1986	18 842	- 0,2	535	- 9,2	288	- 6,5	254	- 8,0	247	- 12,1	149	- 7,5	81	- 27,7
1987	17 589	- 6,7	513	- 4,1	281	- 2,4	235	- 7,5	232	- 6,1	116	- 22,1	111	37,0
1988	15 936	- 9,4	528	2,9	308	9,6	263	11,9	220	- 5,2	132	13,8	78	- 29,7
1989	14 643	- 8,1	482	- 8,7	246	- 20,1	227	- 13,7	236	7,3	127	- 3,8	96	23,1
1990	13 271	- 9,4	503	4,4	232	- 5,7	218	- 4,0	271	14,8	144	13,4	112	16,7
1991	12 922	- 2,6	483	- 4,0	251	8,2	235	7,8	232	- 14,4	101	- 29,9	114	1,8
1992	14 117	9,2	604	25,1	288	14,7	273	18,2	316	36,2	175	73,3	128	12,3
1993	17 537	24,2	922	52,6	465	61,5	445	63,0	457	44,6	257	46,9	189	47,7
Neue Bundesländer														
1991	401		13		5		5		8		4		4	
1992	1 185	4196,5	74	469,2	40	700,0	38	660,0	34	325,0	20	400,0	13	225,0
1993	2 761	133,0	188	154,1	119	197,5	115	202,6	89	102,9	48	140,0	21	61,5
Deutschland														
1991	13 323		496		256		240		240		105		118	
1992	15 302	14,9	678	36,7	328	28,1	311	29,6	350	45,8	195	85,7	141	19,5
1993	20 298	32,6	1 110	63,7	584	78,0	560	80,1	526	50,3	305	56,4	210	48,8
1994														
Januar	1 851	28,4	79	19,7	38	- 2,6	37	- 2,6	41	51,9	26	100,0	13	- 7,1
Februar	2 025	38,3	97	26,0	49	32,4	49	36,1	48	20,0	25	–	21	40,0
März	2 100	27,3	127	27,0	74	37,0	69	27,8	53	15,2	21	–	27	8,0
April	1 995	16,9	127	39,6	67	42,6	64	45,5	60	36,4	37	54,2	23	15,0
Mai	1 985	32,9	122	45,2	74	85,0	71	91,9	48	9,1	29	11,5	19	18,8
Juni	2 081	18,6	111	9,9	56	–	51	- 7,3	56	21,7	37	42,3	18	- 5,3
Juli	2 231	30,9	108	18,7	60	30,4	59	34,1	48	6,7	32	18,5	16	14,3
August	2 034	19,4	100	9,9	53	8,2	47	2,2	47	11,9	21	- 30,0	22	100,0
September	2 197	21,8	107	0,9	58	11,5	51	–	49	- 9,3	27	- 22,9	21	16,7
Oktober	2 112	24,2	101	36,5	58	75,8	55	66,7	43	4,9	26	- 3,7	15	7,1
November	1 763	- 5,0	85	- 22,7	52	- 11,9	48	- 14,3	33	-35,3	19	- 17,4	13	- 50,0
Dezember														

[1]) Systematik der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1979.
[2]) Veränderungsrate gegenüber dem jeweiligen Vorjahreszeitraum in Prozent.

Quelle: Fachserie 2, Reihe 4.1

Anlage 8


Insolvenzen von Unternehmen und Freien Berufen im Bereich Verkehr
(Wirtschaftszweig: Spedition und Lagerei)
Anzahl gesamt
Anzahl (alte Bundesländer)
Anzahl (neue Bundesländer)
350
300
250
200
150
100
50
0
161
149
116
132
127
144
4
101
105
20
175
195
48
257
305
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333